

# Filobus, addio al sogno verde batterie esauste, ecco il diesel

I 30 mezzi fermi non possono ripartire dal deposito. Stesso destino per i minibus elettrici

La prima corsa nel marzo 2005, l'Atac non compra i ricambi e sceglie i jumbobus

**CECILIA GENTILE**

**S**ONO morti. E con loro il sogno dell'elettricità a Roma. Trenta filobus giacciono nel cimitero del deposito di Montesacro ristrutturato apposta per ospitarli, privi della loro anima, le batterie, che con il tempo si sono esaurite e non sono più state sostituite. Parliamo delle trenta vetture della linea 90 express, volute dall'allora sindaco Veltroni per coprire l'itinerario stazione Termini largo Labia, oltre Montesacro, a Serpentara, quasi sul Grande Raccordo Anulare. Per quel progetto l'Atac spese novanta milioni di euro, comprensive di deposito ristrutturato dietro piazza Sempione, cinque sottostazioni elettriche, linea aerea e mezzi. Il 90 express doveva fare da apripi-



## **FINE CORSA**

Sono 30 i filobus che coprivano la linea da Termini a Montesacro

sta ad una nuova rete di filobus che avrebbe aiutato Roma ad inquinare di meno.

La particolarità di queste vetture era la cosiddetta capacità di marcia autonoma. Grazie alla dotazione di batterie i mezzi potevano aggirare i divieti delle sovrintendenze e procedere senza la linea aerea da Porta Pia alla stazione Termini. Le sovrintendenze infatti avevano tassativamente vietato l'allestimento delle infrastrutture aeree all'interno delle Mura Aureliane. Così

nell'euforia generale il 23 marzo 2005 debuttò la prima corsa con Veltroni a bordo e la banda dell'Atac che suonava al deposito celebrato per il suo nuovo tetto in legno lamellare. Le batterie, si sa, non sono eterne. La società ungherese Ganz che aveva prodotto i mezzi le garantiva per tre anni. Invece sono durate fino a otto. Questo perché per la linea 90 express non vennero usati tutti i 30 filobus, ma al massimo 18. Modalità che rese possibile un ri-

cambio delle vetture e una maggiore durata delle batterie.

Ma alla fine le batterie si sono consumate, una dopo l'altra. E l'Atac non ha proceduto ad acquistarne di nuove. Ogni filobus della linea 90 express per muoversi senza impianto aereo aveva bisogno di un pacco batterie del valore di circa 30 mila euro. Anziché investire in nuove batterie l'Atac ha preferito mandare alla malora il progetto dei filobus. E infatti adesso dei 30 iniziali ne sono rimasti solo due attivi, anche loro in agonia, in corsa verso la morte. Adesso da Termini a largo Labia si muovono i jumbobus a diesel dispensando generosamente polveri sottili nell'aria della capitale. E le polveri devono essere tante se i mezzi percorrono un milione di chilometri all'anno.

È il flop del trasporto elettrico a Roma. Oltre che per i filobus il de profundis è suonato anche per i 60 minibus elettrici, che da subito hanno accusato problemi alle batterie. Ora sono fermi al deposito di Trastevere, mentre Atac si consuma in uno sterile contenzioso.